

12

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

21 Anmeldenummer: 89810119.1

51 Int. Cl.⁴: B 62 B 3/04

22 Anmeldetag: 16.02.89

30 Priorität: 16.03.88 CH 990/88

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
20.09.89 Patentblatt 89/38

84 Benannte Vertragsstaaten:
AT CH DE ES FR GB IT LI NL SE

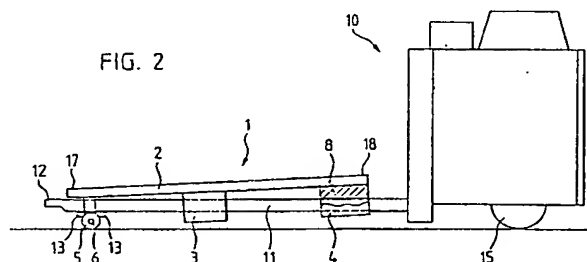
71 Anmelder: SFT AG Spontanfördertechnik
Tannwiesenstrasse 5
CH-8570 Weinfelden (CH)

72 Erfinder: Stauber, Hans-Ulrich
Neugutstrasse 15
CH-8624 Grüt (CH)

74 Vertreter: Frei, Alexandra Sarah
Frei Patentanwaltsbüro Hedwigsteig 6 Postfach 95
CH-8029 Zürich (CH)

54 Verfahren und Vorrichtung zum Transportieren und Manipulieren von schweren Lasten.

57 Die Transportvorrichtung zum Transportieren von schweren Lasten, insbesondere zum Transportieren von Druckprodukte-Wickeln in der Druckereibranche, besitzt einen Rahmen (2) und mindestens eine starre Achse oder Achsstummel (6) mit mindestens einem Rad oder einer Rolle (5). Während dem Transport ist die Vorrichtung so angehoben, dass nur eine horizontale Transportlastachse oder ein oder mehrere auf einer Achsline liegende Achsstummel (6) wirksam sind. Diese Achsstummel (6) sind in einem ersten Bereich (17) der Aussenseite des Rahmens (2) angeordnet, wobei die Achsline im wesentlichen senkrecht zu einer virtuellen, das Zentrum des Rahmens mit diesem ersten Aussenseitenbereich verbindenden Linie steht. Mindestens ein Hubelement (8) zur Abstützung auf den Pratzen (11) oder Gabeln des Fahrzeugs (10) ist in einem der Transportlastachse gegenüberliegenden zweiten Bereich (18) der Aussenseite des Rahmens (2) fest mit letzterem verbunden. Die Pratzen (11) eines Transportfahrzeuges (10) sind so unter den Rahmen (2) der Transportvorrichtung (1) eingefahren, dass die Achsen der Bockrollen (13) mindestens annähernd auf der Achsline der Rollen oder Räder (5) der Transportlastachse bzw. -achsstummel liegen oder durch die Transportvorrichtung abgestützt sind.



EP 0 333 648 A2

Beschreibung

VERFAHREN UND VORRICHTUNG ZUM TRANSPORTIEREN UND MANIPULIEREN VON SCHWEREN LASTEN

Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zum Transportieren und Manipulieren von schweren Lasten, insbesondere von Druckproduktewickeln, unter Verwendung eines Flurförderers, gemäss dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 bzw. des Patentanspruchs 14.

Pratzenfahrzeuge und andere Flurförderer sind wegen ihrer universellen Einsatzmöglichkeit im innerbetrieblichen Transportwesen sehr verbreitet. Die Flexibilität, welche durch sie geschaffen wird, schafft das Bedürfnis, solche Flurförderer zu allen möglichen Zwecken einzusetzen. Hier erweist es sich, dass solchen Fahrzeugen aber durch Rahmenbedingungen der Konstruktionsweise, bspw. Antriebsart, Tragfähigkeit, Fahrstabilität, etc., Grenzen gesetzt sind. Dabei zeigt sich, dass insbesondere beim Transport schwerer Lasten von 2 Tonnen und mehr Probleme bei der Fahr- und Manipulationsstabilität auftreten. Solchen Schwierigkeiten wurde bisher durch eine massive und teure Bauweise der Transportfahrzeuge Rechnung getragen oder es mussten Spezialfahrzeuge entwickelt werden. Eine robustere Bauweise führt aber zu neuen Problemen, da solche schweren Fahrzeuge, abgesehen von den hohen Herstellungs- und Betriebskosten, ihrerseits weniger wendig und lenkbar und damit weniger flexibel im Einsatz sind.

Sollen dennoch schwere Lasten mittels Flurförderern transportiert werden, so werden auch Stapler mit Zusatzgeräten verwendet, welche Lastwagenanhänger oder andere Anhänger ankuppeln können. Diesem Konzept haftet aber das bekannte Problem der erschwerten Manövrierbarkeit drei- oder mehrachsiger Fahrzeuge an, so dass die oft geforderte Wendigkeit in engen Lagerverhältnissen nicht erreicht wird. Da im betrieblichen Einsatz ausserdem sehr kurze Be- und Entladezeiten gefordert sind, ist das Montieren einer Zusatzvorrichtung, die bei Verwendung des Flurförderers für andere Zwecke wieder entfernt werden muss, unerwünscht und hinderlich.

Es ist Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Verfahren und eine Transportvorrichtung zu schaffen, welche unter Verwendung herkömmlicher Flurförderer ohne störenden Zusatzvorrichtungen am Fahrzeug den Transport und das Manipulieren schwerer Lasten ermöglichen, eine hohe Wendigkeit des Fahrzeugs und grosse Stabilität beim Transport und kurze Be- und Entladezeiten aufweisen.

Diese Aufgabe wird durch die im kennzeichnenden Teil des Patentanspruchs 1 bzw. 14 genannten Merkmale gelöst.

Die Transportvorrichtung besitzt mindestens eine Lastachse mit Rädern oder Rollen. Durch geeignetes Anheben mittels Pratzen eines Transportfahrzeugs wird die Vorrichtung in eine Lage gebracht, in der sie nur noch auf einer Transportlastachse ruht. Indem das Transportfahrzeug erfindungsgemäss mit der Transportvorrichtung zusammenwirkt, ist es möglich, herkömmliche Pratzenfahrzeuge für den Transport schwerer Lasten einzusetzen. Die Last-

achse der Vorrichtung trägt einen Teil der Last mit, so dass selbst für sehr schwere Druckproduktewickel und andere Lasten normal dimensionierte Fahrzeuge eingesetzt werden können. Da die Kraftübertragung auf die Pratzen des Fahrzeugs im Bereich des Fahrzeugchassis erfolgt, sind die Bockrollen nur schwach belastet, was deren Rollwiderstand relativ gering hält und insbesondere bei Bodenunebenheiten von Vorteil ist.

Die Möglichkeit schwere Lasten mittels herkömmlichen Pratzenfahrzeugen zu transportieren eröffnet neue Möglichkeiten in der Lagerbewirtschaftung, insbesondere bei engen Lagerverhältnissen.

Anhand nachfolgender Figuren sind Ausführungsbeispiele der Erfindung näher erläutert.

Fig. 1 zeigt eine erfindungsgemässe Palette mit zwei auf Achsstummeln gelagerten Lasträdern in Ruhestellung.

Fig. 2 zeigt die erfindungsgemässe Palette nach Anheben der Pratzen des Transportfahrzeugs bereit zum Transport.

Fig. 3A-3C zeigen eine Transportvorrichtung mit vier Rädern und einer Haltevorrichtung für Druckprodukte-Wickel.

Fig. 4A/4B zeigen eine Vorrichtung zum Festkoppeln einer Transportvorrichtung an einem Pratzenfahrzeug.

Fig. 5 zeigt schematisch ein Ausführungsbeispiel einer Transportvorrichtung mit Rampen für die Bockrollen.

Fig. 6 zeigt ein Ausführungsbeispiel der Vorrichtung mit einer Transporthalterung für zwei Druckprodukte-Wickel.

Als Transportfahrzeug eignen sich insbesondere herkömmliche Pratzenfahrzeuge, die wegen ihrer Bauweise für den Transport schwerer Lasten geeignet sind. Zudem erlauben es die langen Pratzen auch, lange Transportvorrichtungen zu verwenden, wie diese beispielsweise für Druckproduktewickel, welche bis zu zwei und mehr Meter Durchmesser aufweisen, notwendig sind. Selbstverständlich können in entsprechender Weise auch andere Flurförderer zur Anwendung kommen.

Figur 1 zeigt ein erstes, einfaches Ausführungsbeispiel der Vorrichtung. Die Transportvorrichtung ist als Palette 1 ausgeführt und enthält eine Plattform 2 und zwei parallel zu den Schmalseiten (senkrecht zur Zeichnungsebene) verlaufende, fest mit dieser verbundene Auflageelemente 3, 4. Zwei seitliche Rollen 5, von denen in dieser Seitenansicht nur eine sichtbar ist, sind im Bereich einer ersten Palettenschmalseite 17 je auf einem Achsstummel 6, die auf einer gemeinsamen Achsline liegen, gelagert. Die Auflageelemente 3, 4 weisen in Längsrichtung Durchgänge für die Pratzen 11 auf. An der den Rollen 5 gegenüberliegenden Palettenschmalseite 18 ist mindestens ein Hubelement 8 vorgesehen unter welchem die Pratzen 11 des Transportfahrzeugs 10 durchgeführt werden können. Das Transportfahrzeug 10, vorzugsweise ein handelsübliches Pratzenfahrzeug, ist von rechts an die Palette 1

herangeführt und die Pratzen 11 unter die Palette eingefahren. Werden die Pratzen 11 an ihren freien Enden 12 angehoben, so kommen die Hubelemente 8 zur Auflage auf die Pratzen 11 und die Palette 1 wird an dieser Schmalseite 18 angehoben. Vorzugsweise sind die Pratzen des Fahrzeugs durch die Auflageelemente und/oder die Hubelemente 8 geführt und allenfalls durch hier nicht näher dargestellte Kupplungselemente mit diesen gekoppelt, so dass Palette und Fahrzeug während dem Transport eine starre Einheit bilden. Die Hubelemente in dieser Ausführungsvariante sind an ihrer Unterseite leicht angeschrägt, so dass in Transportstellung eine möglichst grosse Auflagefläche erzielt wird. Damit die Manövrierbarkeit dieser Einheit nicht eingeschränkt ist, müssen die Bockrollen-Achsen des Pratzenfahrzeugs ebenfalls mit den Achsen 6 der Rollen 5 zusammenfallen oder sehr nahe bei diesen Achsen 6 liegen. Um diese gegenseitige Position von Fahrzeug und Palette zu gewährleisten kann ein Anschlag an der Palette 1 und/oder am Fahrzeug 10 vorgesehen sein.

Das Prinzip der Erfindung ist darin zu sehen, dass die Kombination von Flurförderer und Transportvorrichtung in Transportstellung faktisch nur zwei Achsen (Achsen der Räder 15 sowie die Achsen 6 und 13, welche nahezu auf einer Achsline liegen) aufweist, wobei die Transportvorrichtung selber während dem Transport der Lasten nur noch auf einer tragenden Achse [Transportlastachse] gelagert ist. Dabei wird erfindungsgemäss angestrebt, dass durch eine günstige Gewichtsverteilung der zu transportierenden Last sowie einer entsprechenden Bauweise der Transportvorrichtung auch bei schweren Lasten eine problemlose Manövrierfähigkeit erhalten bleibt. Dazu muss einerseits die Transportvorrichtung entsprechend konstruiert sein und andererseits Transportfahrzeug und diese Vorrichtung verfahrensgemäss zueinander angeordnet und bewegt werden. Die Stabilisierung der Transportvorrichtung wird durch den Flurförderer übernommen, bzw. weitere Auflagepunkte (Lastpunkte) durch letzteren gebildet. Dadurch werden gleichzeitig in einfachster Weise mehrere Vorteile erreicht. Da die erfindungsgemässe Vorrichtung nur eine Transportlastachse aufweist, ist es möglich die Vorrichtung zu verschwenken ohne dass die entsprechenden Räder oder Rollen einen Verstellwinkel aufweisen bzw. als Schwenkrollen ausgeführt sein müssten. Grundsätzlich kann eine solche Vorrichtung mit einer Schubkarre verglichen werden, die nach Anheben an den Traggriffen ebenfalls nur noch eine Lastachse mit einem Rad aufweist. Der Auflagepunkt des Rades entspricht hier dem Dreh- bzw. Verschwenkpunkt. Auch bei schwerer Beladung ist der auftretende Reibungswiderstand so klein, dass ein problemloses Schwenken möglich ist.

Aus Figur 2 kann man erkennen, dass das Gewicht einer angehobenen Palette auf den Rollen 5 der Palette und auf den Bockrollen 13 sowie über den Auflagepunkt der Hubelemente 8 auf den Rädern 15 des Transportfahrzeugs 10 lastet. Dadurch wird eine optimale Gewichtsverteilung und hohe Stabilität beim Transport erreicht. Einerseits wird eine beladene Palette an ihrer Aussenseite

angehoben, so dass die Kräfteverteilung im allgemeinen zu einer relativ kleinen notwendigen Hubkraft führt, andererseits der Auflagepunkt der Palette im Bereich der Mitte zwischen den beiden Lastachsen liegt, so dass eine hohe Stabilität erreicht wird. Dies ist ein grosser Vorteil gegenüber Verfahren wie bspw. die eingangs genannten, bei denen mit einem Gabelstapler ein Anhänger angehoben wird und demzufolge bei schweren Lasten ein grosses Drehmoment auf den Stapler wirkt.

Wie leicht aus den Figuren 1 und 2 ersichtlich ist, bedarf ein Anheben einer solchen Palette zum Transport einen relativ grossen Hub um eine hinreichende Bodenfreiheit zu erzielen. Selbstverständlich würde eine Verkürzung der Auflageelemente 3, 4 eine Verbesserung bringen, doch ist bei einer üblichen Konstruktionsweise der Palette aus Holz diese Möglichkeit wegen deren Tragfestigkeit eingeschränkt. Aus diesem Grunde werden gemäss der Erfindung vorzugsweise höhenverstellbare Rollen 5 an der Transportvorrichtung vorgesehen. Dazu sind die Rollen 5 bspw. an bezüglich dem Rahmen in einer Vertikalebene verschwenkbaren Stützen gelagert. Eine solche Verstellmöglichkeit erlaubt es gleichzeitig, dass die Palette im Ruhezustand nicht auf den Rollen aufliegt, sondern letztere erst aktiviert werden, wenn die Pratzen unter die Palette eingeführt werden. Dies ist beispielsweise dann von Vorteil, wenn die Palette nicht nur erfindungsgemäss transportiert werden soll, sondern auch über Rollbahnen bewegt werden muss. Mittels einer Sensoreinrichtung kann vorgesehen werden, dass die Rollen automatisch in Transportposition geschwenkt oder abgesenkt werden, sobald das Transportfahrzeug mit seinen Bockrollen präzise ausgerichtet ist.

Ein weiteres Ausführungsbeispiel ist in den Figuren 3A bis 3C dargestellt. Für den Transport und das Handling von Druckproduktewickeln, wie sie heute in der Druckereibranche zur Zwischenlagerung etc. anfallen, werden spezielle Einrichtungen und verschiedenste Fahrzeuge eingesetzt. Da die hoch gelagerten und schweren Wickel sowohl hinsichtlich der Stabilität sowie dem grossen Gewicht Schwierigkeiten beim Handling bereiten, konnten herkömmliche Flurförderer nicht oder nur sehr beschränkt zu diesem Zweck eingesetzt werden. Durch Einsatz der erfindungsgemässen Vorrichtung ist es möglich, solche Wickel mit gewöhnlichen Pratzenfahrzeugen zu transportieren. Die Transportvorrichtung 21 weist einen Rahmen 22 mit Längsstreben 27, 28 und Querstreben 23-25 auf. Auf diesen Rahmen 22 ist eine hier nicht näher beschriebene Haltevorrichtung 29 für Druckproduktewickel 31 in bekannter Weise aufgebaut. Die Transportvorrichtung 21 ist von vier Rädern 35, 36 welche auf zwei Achsen 37, 38 bzw. vier entsprechenden Achsstummeln gelagert sind, getragen. Die Pratzen 11 des Pratzenfahrzeugs 10 sind unter der Transportvorrichtung 21 durchgeführt. Durch Anheben dieser Pratzen 11 wird der Rahmen 22 auf der gegen das Fahrzeug gerichteten Seite 42 angehoben, da das Hubelement, welches hier durch die Querstrebe 25 gebildet ist, tiefer liegt als die beiden anderen Querstreben 23, 24. Wie vor allem aus der Figur 3C

ersichtlich ist, liegen die Bockrollen 13 des Pratzenfahrzeugs zwischen den beiden Rollen 35 der Transportvorrichtung, wobei deren Achsen nur geringfügig in horizontaler und vertikaler Richtung gegenüber den Achsen 37 versetzt sind. Um ein unerwünschtes Verschieben der Transportvorrichtung zu vermeiden kann eine Bremseinrichtung für ein oder mehrere der Rollen 35 oder 36 vorgesehen sein, die gelöst wird, sobald die Pratzen in Transportstellung angehoben werden bzw. die Rollen blockiert, sobald die Pratzen abgesenkt werden. Zur Stabilisierung der Haltevorrichtung 29 während dem Transport können am Pratzenfahrzeug Stützvorrichtungen 30 vorgesehen werden, welche aber beim normalen Einsatz des Pratzenfahrzeugs nicht hinderlich sind.

Ein Ausführungsvariante für einen Verriegelungsmechanismus ist in den Figuren 4A und 4B dargestellt. Dazu weist das Pratzenfahrzeug 10 zwischen den Pratzen 11 einen Palettenanschlag 14 auf. Ebenfalls zwischen den beiden Pratzen 11 sind zwei Greifarme 16 fest angeordnet. Zur Erhöhung der Stabilität können selbstverständlich auch über oder seitlich von den Pratzen zusätzliche Greifarme vorgesehen sein. Die Transportvorrichtung 1, welche in Figur 4A nur schematisch gestrichelt angedeutet ist, weist an ihrer gegen das Fahrzeug gerichteten Seite eine Querstange 32 oder andere Kupplungselemente auf. Diese kann bspw. auch durch die anhand der Figuren 3A bis 3C beschriebenen Querstrebe 25 gebildet sein. Das Transportfahrzeug wird mit den Pratzen unter die Transportvorrichtung gefahren und die Transportvorrichtung in Anschlag mit dem Palettenanschlag 14 gebracht. Durch Anheben der Transportvorrichtung mittels den Pratzen 11 kommt die Querstange 32 in Eingriff mit den Greifarmen 16, so dass die Transportvorrichtung bis zum erneuten Absenken nach den Transport fest mit dem Fahrzeug 10 gekoppelt ist. Durch dieses feste Koppeln der Transportvorrichtung mit dem Fahrzeug wird die Kippstabilität der Vorrichtung erhöht, da diese so zusammen mit dem Fahrzeug einen gemeinsamen, tiefliegenden Schwerpunkt aufweist.

Eine weitere Ausführungsvariante der Erfindung ist in Figur 5 schematisch dargestellt. Bei den bisher beschriebenen Ausführungsvarianten ist die Last auf der Transportvorrichtung gleichzeitig auf die Lastrollen oder -räder 5, 35 und auf die Bockrollen 13 des Transportfahrzeugs sowie auch auf die Räder 15 des Fahrzeugs abgestützt.

Da ein Teil der Last auf den Bockrollen mit ihrem normalerweise relativ kleinen Durchmesser ruht, ist es Voraussetzung dass der Boden ziemlich eben ist. Besitzt dieser beispielsweise Schwellen oder andere Unebenheiten, so ist es vorteilhaft, wenn die Bockrollen entlastet sind. Gemäss Figur 5 besitzt die Transportvorrichtung 21 im Bereich der Lastachse 37 mindestens je eine Rampe 19 für die Bockrollen 13 der beiden Fahrzeugpratzen 11. Diese Rampe 19 ist starr oder gelenkig mit dem Rahmen 22 verbunden. Damit die Transportvorrichtung beim Einfahren der Pratzen nicht wegrollt ist vorzugsweise eine hier nicht näher dargestellte Radblockierung vorgesehen, welche erst gelöst wird, wenn die Pratzen 11

vollständig eingefahren sind. Eine Querstrebe 8 dient hier als Hubelement. Zur Verminderung der Reibung können an der Unterseite der Strebe 8 auch Rollen angebracht sein. Wie leicht ersichtlich ist, wird die Transportvorrichtung an ihrer rechten Seite angehoben, wenn die Bockrollen 13 den Rampen 19 entlang hochfahren. Indem die Vorrichtung angehoben wird, hebt sich auch die Rampe 19 ab und kann, falls nötig noch zusätzlich nach oben geschwenkt werden. Das ganze Gewicht ruht nun auf den Lasträdern 35 und den (hier nicht sichtbaren) Fahrzeigrädern, so dass die Achsen und Räder entsprechend dimensioniert sein müssen. Der grosse Raddurchmesser der Räder 35 erlaubt es, die Vorrichtung auch bei grösseren Bodenunebenheiten einzusetzen. In analoger Weise kann diese Transportvorrichtung auch zusammen mit einem Gabelstapler eingesetzt werden.

Figur 6 zeigt eine Ausführungsvariante der Vorrichtung zum Transport von zwei Druckproduktewickeln. Die günstige Gewichtsverteilung zwischen der Transportvorrichtung und dem Fahrzeug erlaubt es dieses relativ hohe Gesamtgewicht entsprechend dem erfindungsgemässen Verfahren zu bewegen. Die Transportvorrichtung 21 besitzt einen Rahmen 22 und vier seitliche Räder 35, 36. Ein Transportfahrzeug 10 steht bereit zum Einführen der Pratzen 11 unter die Vorrichtung. Eine Haltevorrichtung 29 für die Wickel 31 ist je im Bereich der Mitte der quer zur Transportrichtung stehenden Seiten 41, 42 abgestützt. Die Haltevorrichtung 29 besitzt seitlich zwei Halterungen 33, an welchen je ein Wickel festgehalten wird. Die beiden Wickel liegen bezüglich der Zeichnungsebenen hintereinander. Damit können zwei Wickel senkrecht und parallel zueinander mittels der Transportvorrichtung gleichzeitig bewegt werden. Wie ebenfalls aus der Zeichnung ersichtlich ist, ergibt sich durch diesen Aufbau eine sehr gute Fahrstabilität. Das Gesamtgewicht von Transportvorrichtung und Last ruht im dargestellten Zustand auf den vier Rädern 35, 36. Wird nun das Transportfahrzeug in Transportstellung gebracht, d.h. mit den Pratzen so weit unter die Transportvorrichtung 21 gefahren, dass die Bockrollen im Bereich der Räder 35 liegen und dann die Pratzen 11 angehoben, so ruht ein Teil des Gesamtgewichts auf den Pratzen. Wenn wie im vorliegenden Fall der Schwerpunkt der Last etwa im Bereich der Mitte der Transportvorrichtung ist, wird ca. die Hälfte des Gesamtgewichts auf den Pratzen abgestützt. Je näher der Auflagepunkt bei den Antriebsrädern 15 des Fahrzeugs 10 liegen, desto kleiner ist die Last, die durch die Bockrollen 13 abgestützt werden muss. Vorzugsweise sind die Längsseiten des Rahmens 22 so lang, dass bei erfindungsgemässer Ausrichtung von Bockrollenachsen und Transportlastachse das Hubelement bzw. der Auflagepunkt auf den Fahrzeugpratzen 11 im Bereich der Mitte zwischen den Bockrollen 13 und den Antriebsrädern 15 oder näher bei letzteren liegt, wobei man sich hierfür an Dimensionen handelsüblichen Pratzenfahrzeugen orientiert. Wie bei näherer Betrachtung leicht ersichtlich ist, tragen die Bockrollen beim Transport ca. 1/4 des Gesamtgewichtes. Diese gegenüber herkömmlichen Transportmöglichkeiten relativ kleine Belastung hat den

Vorteil, dass ein nur geringer Rollwiderstand der Bockrollen auftritt und durch die Belastung der Antriebsräder eine grössere Adhäsion letzterer erzielt wird. Da die Transportvorrichtung 21 nur unwesentlich breiter ist als der Abstand der beiden Pratzten 11, können sehr enge Lagergassen befahren werden und beidseits der Vorrichtung Druckproduktewickel gehandhabt werden.

Die Erfindung ist selbstverständlich nicht auf die beschriebenen Ausführungsvarianten beschränkt, sondern entsprechend dem Erfindungsgedanken können sämtliche Vorrichtungen verwendet werden, welche beim Transport zusammen mit dem Fahrzeug einen Zweiachs-Charakter aufweisen, d.h. entweder nur eine Achse der Transportvorrichtung und eine Achse des Fahrzeugs oder eine zweite oder dritte Achse des Fahrzeugs (Bockrollen-Achsen) belastet sind, wobei im letzteren Falle diese zusätzlichen Achsen mindestens annähernd mit der Achslinie der belasteten Achse der Transportvorrichtung zusammenfallen müssen. Es ist offensichtlich, dass die Anordnung der Auflageelemente und der Räder oder Rollen stark variieren kann. Von grosser Wichtigkeit ist vor allem, dass der Zweiachscharakter erhalten bleibt, wobei mehrere Räder oder Rollen auf einer bzw. annähernd auf einer Achslinie liegen können. Im Ausführungsbeispiel nach den Figuren 3A bis 3C sind die bspw. 6 Rollen 13, 35 bei der einen und 2 Räder 15 bei der anderen Achse.

Eine weitere Ausführungsform enthält ein Hubelement, das seinerseits höhenverstellbar ist. Dazu wird bspw. eine einfache hydraulische Hebevorrichtung vorgesehen, so dass bei Vergrösserung des Hubes dieses Hubelementes der Rahmen der Transportvorrichtung an dieser Stelle gegenüber den Pratzten des Transportfahrzeugs angehoben wird. Dieses Hubelement bildet vorzugsweise gleichzeitig eine Arretiereinrichtung gegenüber den Pratzten 11, indem bspw. Justierbohrungen oder Vertiefungen in den Pratzten vorgesehen werden. Auch diese Massnahme beeinträchtigt die Verwendung des Pratztenfahrzeugs für andere Zwecke in keiner Weise.

Patentansprüche

1. Transportvorrichtung zum Transportieren von schweren Lasten, insbesondere zum Transportieren von Druckprodukte-Wickeln in der Druckereibranche, mit einem Rahmen und mindestens einer starren Achse oder Achsstummeln und mindestens einem Rad oder einer Rolle, **dadurch gekennzeichnet**, dass eine horizontale Transportlastachse oder ein oder mehrere auf einer Achslinie liegende Achsstummel (6, 37) mit mindestens einem Rad oder einer Rolle (5, 35) in einem ersten Bereich (41) der Aussenseite des Rahmens (2, 22) angeordnet ist, wobei die Achslinie im wesentlichen senkrecht zu einer virtuellen, das Zentrum des Rahmens mit diesem ersten Aussenseitenbereich verbindenden Linie steht, und mindestens ein Hubelement (8, 25) zur Abstützung auf den Pratzten (11) oder Gabeln des Fahrzeugs (10) in einem der Transportlastachse

gegenüberliegenden zweiten Bereich (42) der Aussenseite des Rahmens (22) fest mit letzterem verbunden ist.

2. Transportvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Transportvorrichtung als rechteckige Palette ausgebildet ist und eine einzige Transportlastachse (6) mit zwei seitlichen Transportrollen (5) im Bereich einer ersten Schmalseite (17) und parallel zu dieser verläuft und an der gegenüberliegenden Schmalseite zwei im wesentlichen quaderförmige Hubelemente (8) fest an der Palette befestigt sind.

3. Transportvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass diese einen im wesentlichen rechteckigen Rahmenteil (22) mit mindestens zwei Querstreben (23-25) enthält, der vier je auf einem Achsstummel gelagerte Räder aufweist, wobei die Achslinie der Transportlastträger (35) im Bereich einer ersten Schmalseite (41) und parallel zu dieser verläuft und mindestens eine als Hubelement wirkende Querstrebe (25) im Bereich der zweiten Schmalseite (42) liegt, wobei diese Querstrebe (25) tiefer als die anderen Streben (23, 24) am Rahmen angebracht ist.

4. Transportvorrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Distanz zwischen der Transportlastachse (6, 37) und dem oder den Hubelementen (8) mindestens dem halben Achsstand von Bockrollen (13) und Antriebsrädern (15) des Pratztenfahrzeugs (10) entspricht.

5. Transportvorrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass auf die Transportvorrichtung einen Haltevorrichtung (29) zum Halten eines Druckproduktewickels (31) aufgebaut ist.

6. Transportvorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Haltevorrichtung (29) zwei seitliche Halterungen (33) für zwei Druckproduktewickel aufweist, wobei diese Halterungen mindestens annähernd über der Mitte des Rahmens (22) liegen.

7. Transportvorrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass mindestens ein Hubelement (8, 25) höhenverstellbar ist.

8. Transportvorrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass im Bereich der Transportlastachse (6, 37) mindestens ein Sensor zur Bestimmung der Lage der Bockrollen vorgesehen ist.

9. Transportvorrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Transportlastachsen (6) und/oder die Transportrollen (5, 35) höhenverstellbar sind.

10. Transportvorrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass mindestens ein Rad oder eine Rolle (5, 35, 36) im Ruhezustand durch eine durch Einfahren der Pratzten (11) oder manuell gesteuerte, lösbare Sperreinrichtung blockiert ist.

11. Transportvorrichtung nach einem der vor-

stehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass Koppelungs- oder Verriegelungsmittel (32) mit dem Rahmenteil (22) verbunden sind, welche mit Mitteln (16) an den Pratzen (11) des Transportfahrzeugs zusammenwirken und die Transportvorrichtung lösbar mit letzterem verbinden.

5

12. Transportvorrichtung nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass im Bereich des Hubelementes (8, 25) mindestens eine starre Kupplungsstange für die Kupplung mit dem Transportfahrzeug enthalten oder das Hubelement (8, 25) gleichzeitig als Koppelungsmittel (32) ausgestaltet ist.

10

13. Transportvorrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass im Bereich der Transportlastachse (37) eine Rampe für die Bockrollen (13) fest oder gelenkig mit dem Rahmen (22) verbunden ist.

15

20

14. Verfahren zum Transport von schweren Lasten, insbesondere von Druckprodukte-Wickeln in der Druckereibranche, unter Verwendung einer Transportvorrichtung gemäss Anspruch 1 gekennzeichnet durch folgende Verfahrensschritte:

25

a) Einfahren der Pratzen (11) eines Transportfahrzeuges (10) unter den Rahmen (2, 22) der Transportvorrichtung (1, 21) bis die Achsen der Bockrollen (13) mindestens annähernd auf der Achslinie der Rollen oder Räder (5, 35) der Transportlastachse (6, 37) liegen oder auf der Transportvorrichtung abgestützt sind.

30

b) Anheben der Pratzen (11) und/oder des Hubelementes (8, 25) so dass die gegen das Transportfahrzeug (10) gerichtete Seite des Rahmens (2, 22) angehoben wird und gegenüber bezüglich dem Boden einen Freiraum aufweist, wobei die Transportvorrichtung nur noch durch die Transportlastachse (6, 37) sowie mittels eines oder mehreren Hubelementen (8, 25) auf die Pratzen (11) abgestützt ist.

35

40

c) Transport der Transportvorrichtung (1, 21) in angehobener Stellung der Pratzen (11) und/oder des Hubelementes (8, 25) und anschliessendes Absenken und Ausfahren der Pratzen (11).

45

15. Verfahren nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, dass die Transportvorrichtung (1, 21) mittels einer Koppelungs- oder Verriegelungseinrichtung an den Pratzen (11) vor, nach oder während dem Anheben der Vorrichtung lösbar eingerastet wird.

50

55

16. Verfahren nach Anspruch 14 oder 15, dadurch gekennzeichnet, dass durch einen Anschlag oder ein Justierelement das Einfahren der Pratzen (11) unter die Transportvorrichtung (1, 21) begrenzt wird, sobald die Ausrichtung der Transportlastachse (6, 37) und der Achse der Bockrollen erfolgt ist.

60

17. Verfahren nach einem der Ansprüche 14 bis 16, dadurch gekennzeichnet, dass beim Einfahren der Pratzen (11) unter die Transport-

65

vorrichtung (1, 21) ein akustisches oder optisches Signal automatisch ausgelöst wird, sobald die Ausrichtung der Transportlastachse (6, 37) und der Achse der Bockrollen erfolgt ist.

FIG. 1

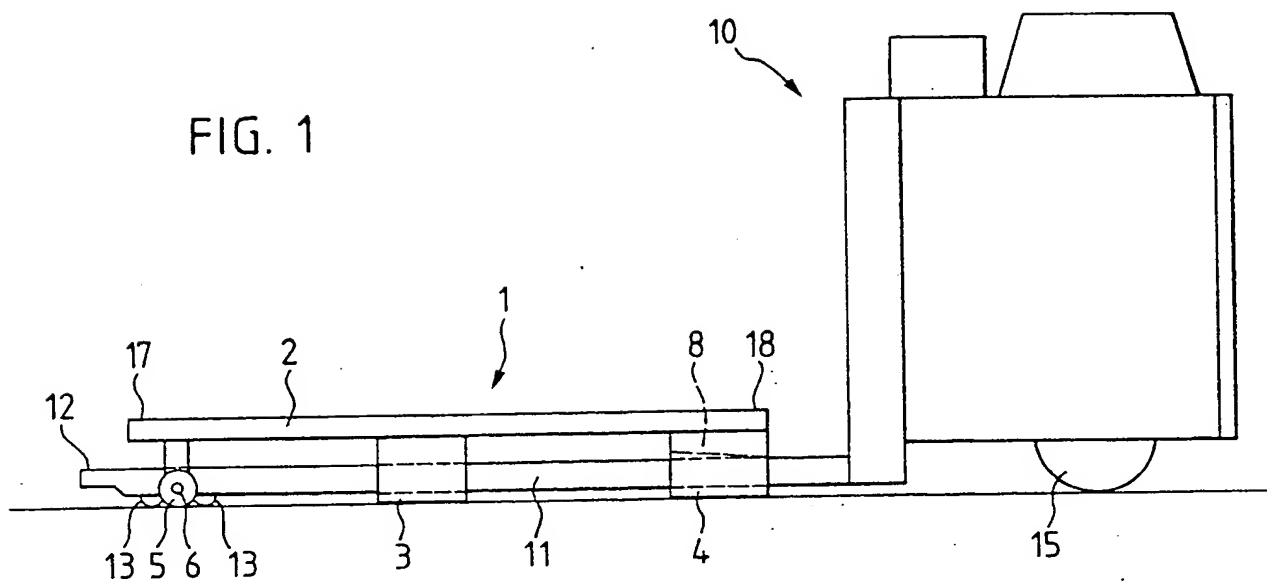
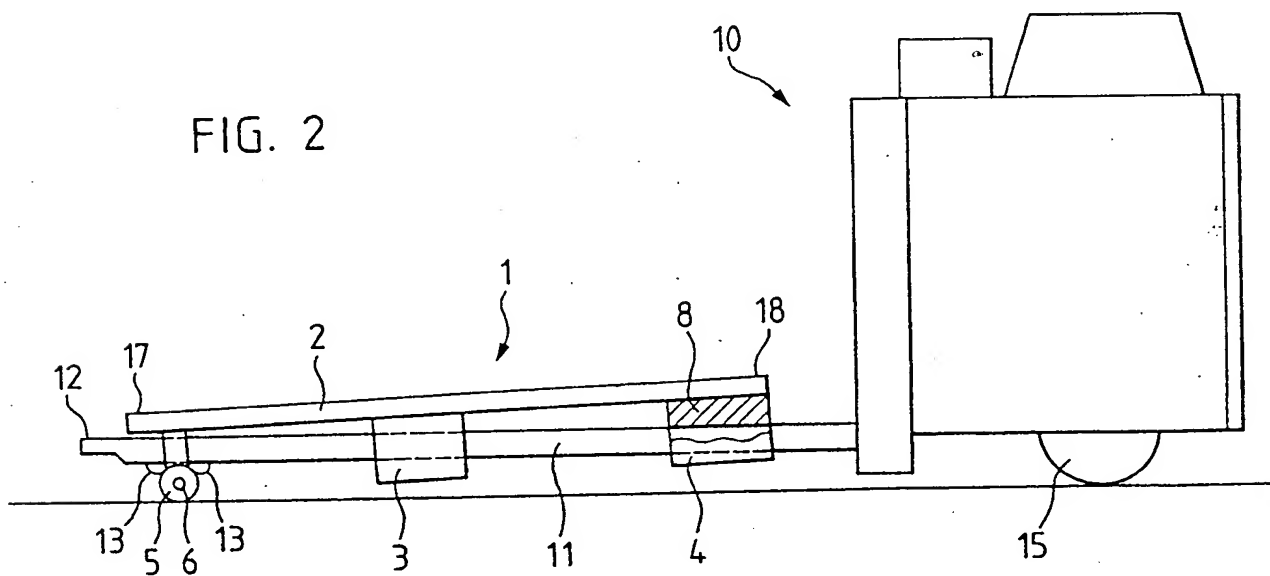
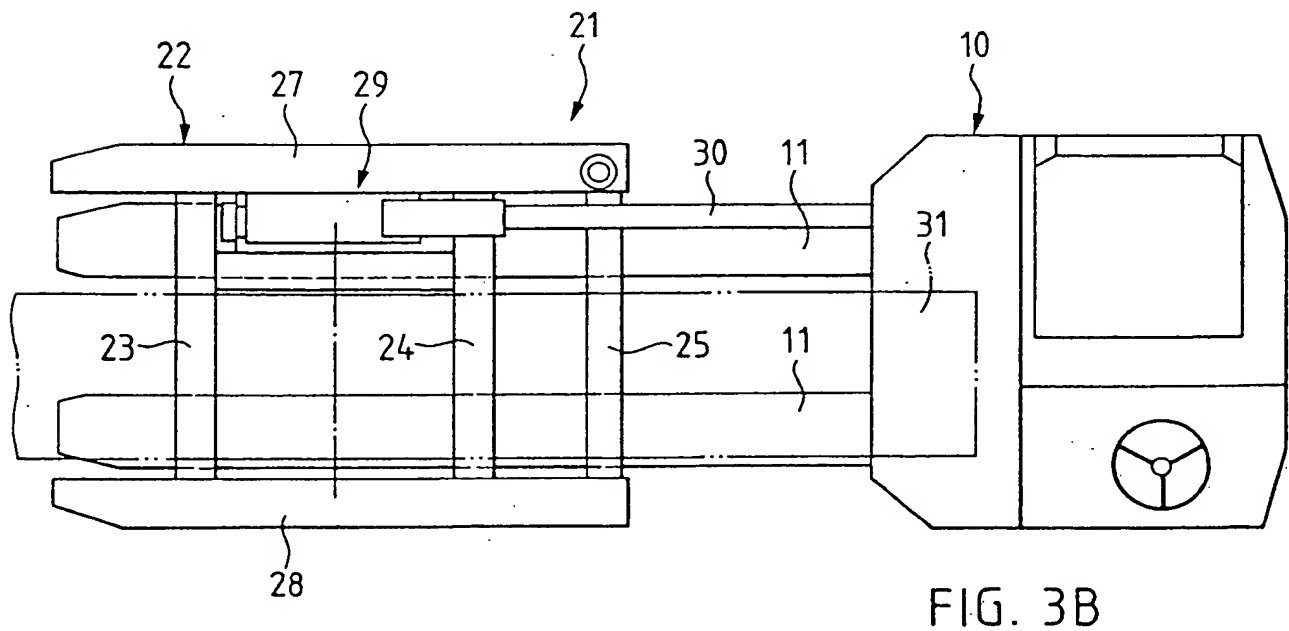
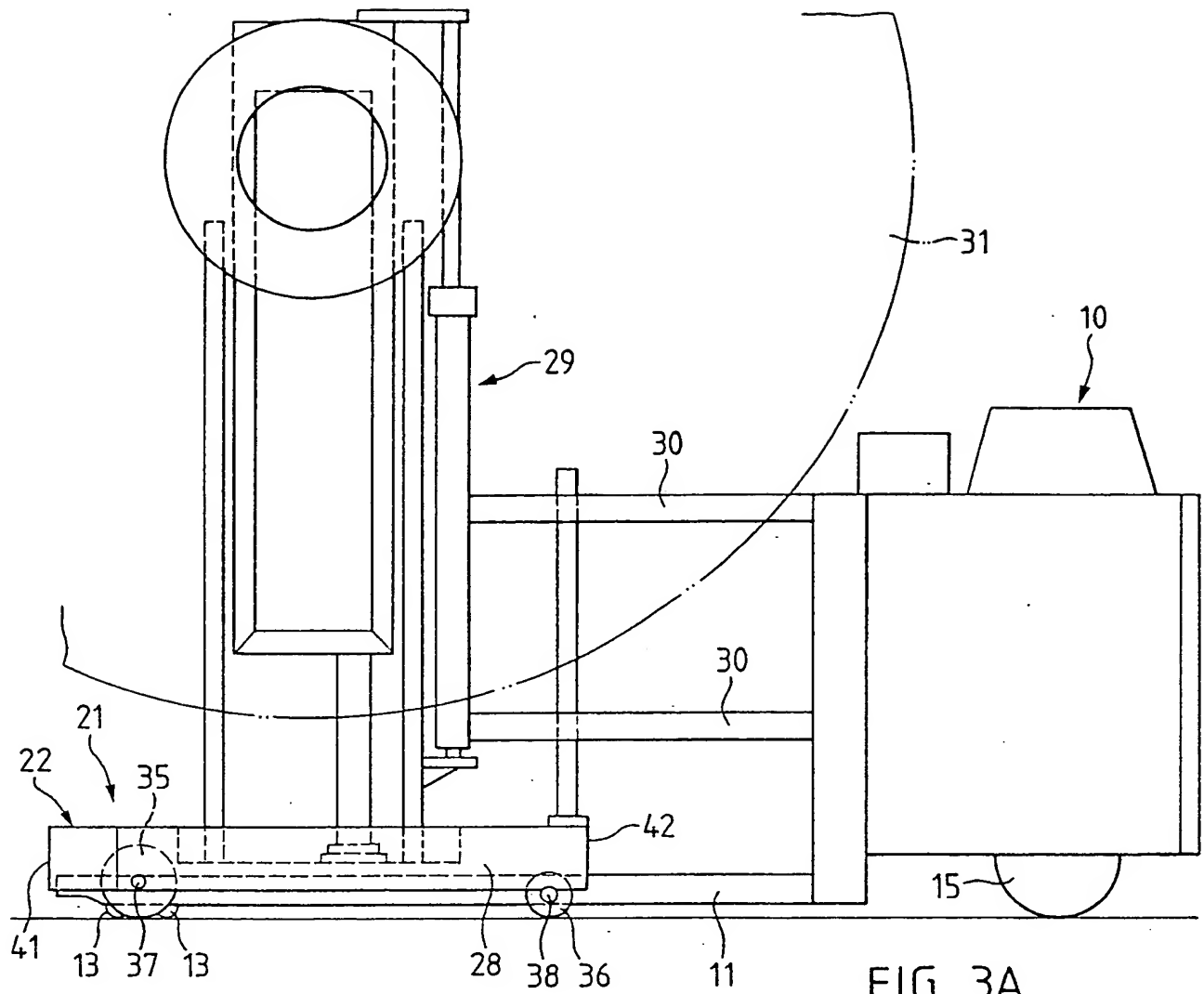


FIG. 2





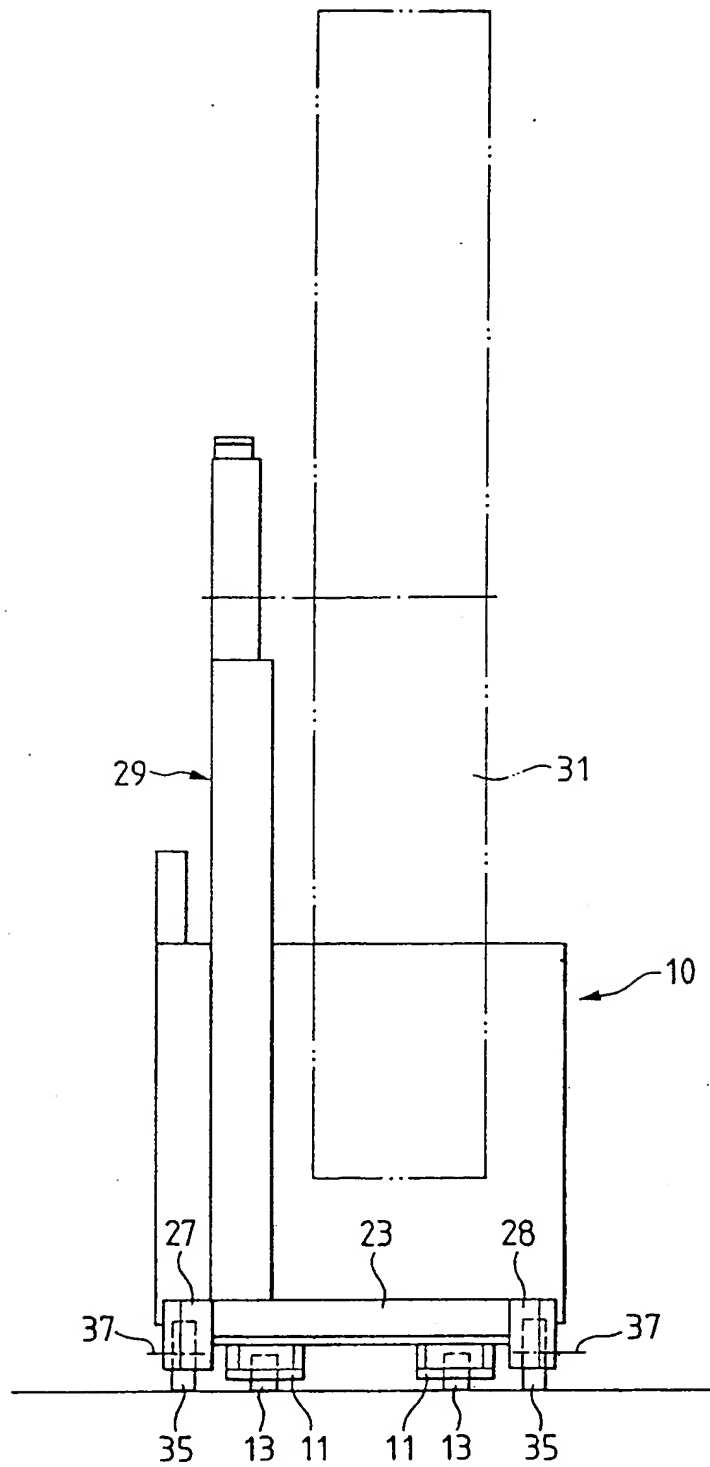


FIG. 3C

FIG. 4A

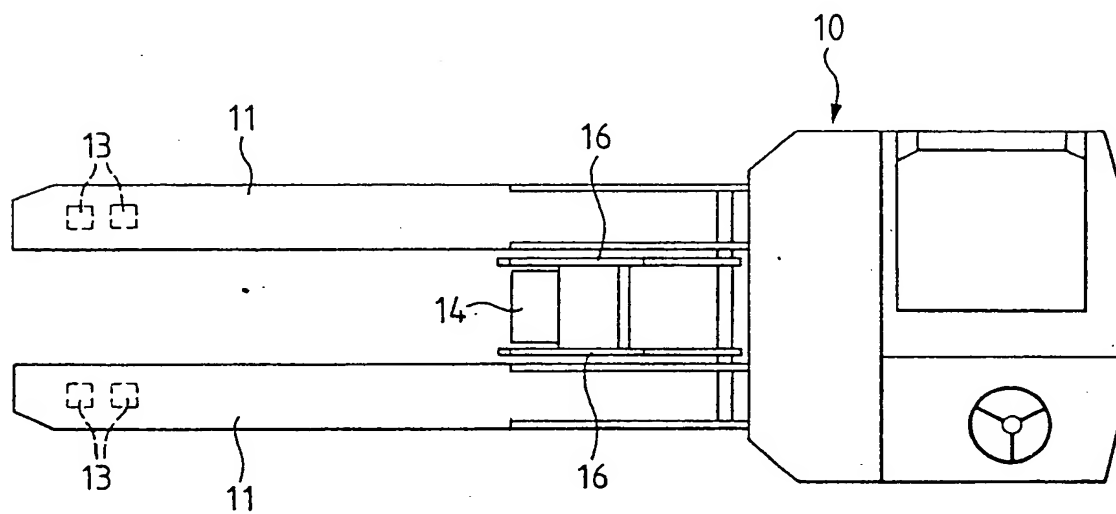
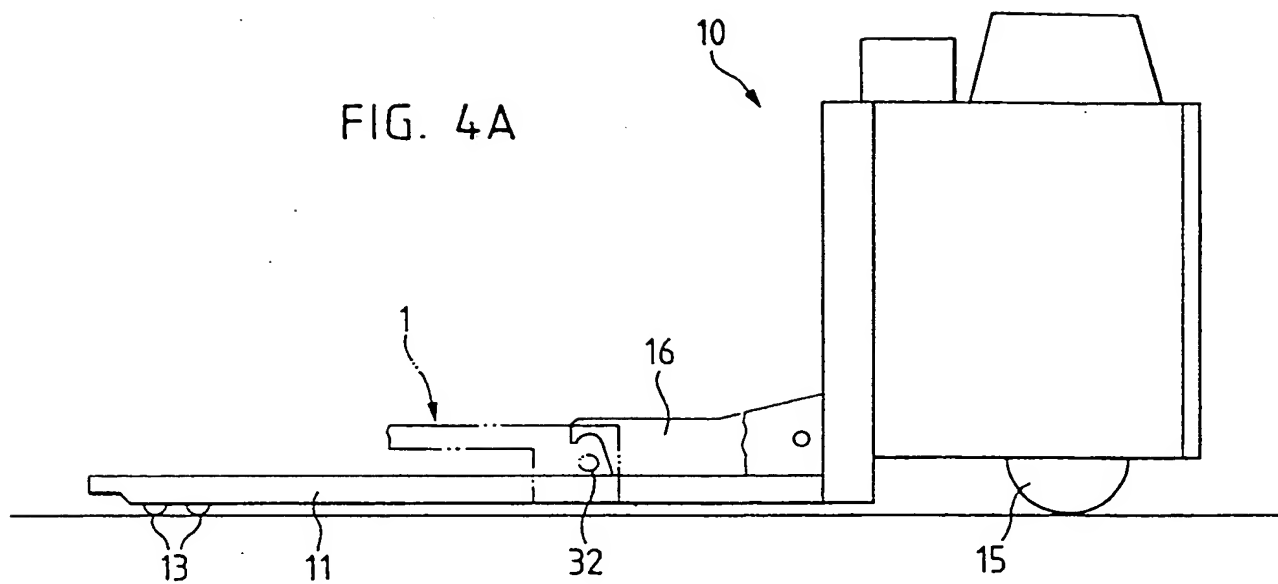


FIG. 4B

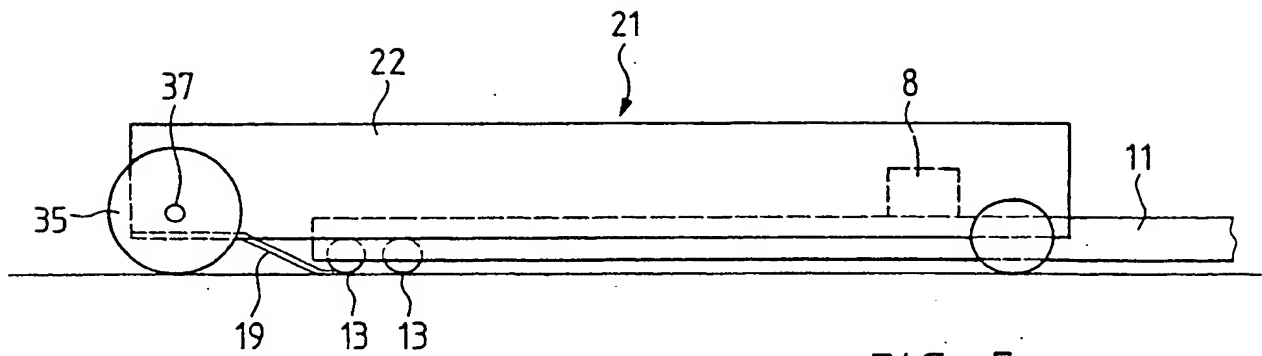


FIG. 5

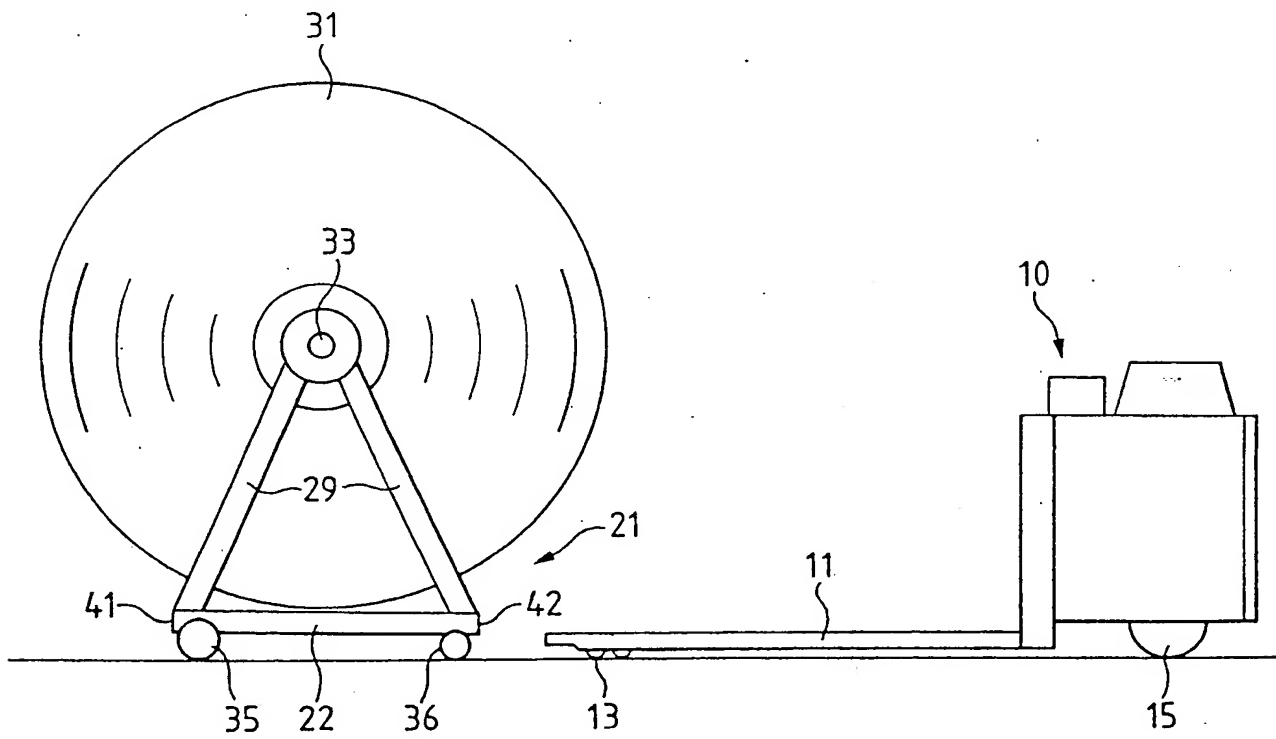


FIG. 6

THIS PAGE BLANK (USPTO)

12 **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

21 Anmeldenummer: 89810119.1

51 Int. Cl.⁵: **B62B 3/04**

22 Anmeldetag: 16.02.89

30 Priorität: 16.03.88 CH 990/88

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
20.09.89 Patentblatt 89/38

84 Benannte Vertragsstaaten:
AT CH DE ES FR GB IT LI NL SE

88 Veröffentlichungstag des später veröffentlichten
Recherchenberichts: 17.10.90 Patentblatt 90/42

71 Anmelder: **SFT AG Spontanfördertechnik**
Tannwiesenstrasse 5
CH-8570 Weinfelden(CH)

72 Erfinder: **Stauber, Hans-Ulrich**
Neugutstrasse 15
CH-8624 Grüt(CH)

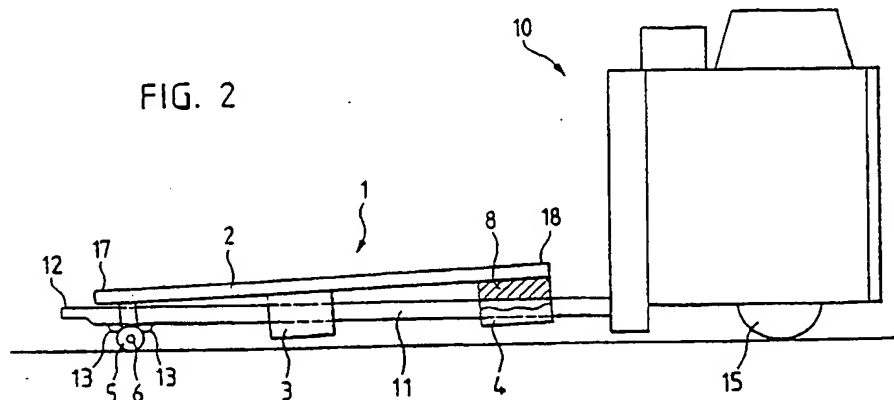
74 Vertreter: **Frei, Alexandra Sarah**
Frei Patentanwaltsbüro Hedwigsteig 6
Postfach 95
CH-8029 Zürich(CH)

54 **Verfahren und Vorrichtung zum Transportieren und Manipulieren von schweren Lasten.**

57 Die Transportvorrichtung zum Transportieren von schweren Lasten, insbesondere zum Transportieren von Druckprodukte-Wickeln in der Druckereibranche, besitzt einen Rahmen (2) und mindestens eine starre Achse oder Achsstummel (6) mit mindestens einem Rad oder einer Rolle (5). Während dem Transport ist die Vorrichtung so angehoben, dass nur eine horizontale Transportlastachse oder ein oder mehrere auf einer Achslinie liegende Achsstummel (6) wirksam sind. Diese Achsstummel (6) sind in einem ersten Bereich (17) der Aussenseite des Rahmens (2) angeordnet, wobei die Achslinie im wesentlichen senkrecht zu einer virtuellen, das Zen-

trum des Rahmens mit diesem ersten Aussenseitenbereich verbindenden Linie steht. Mindestens ein Hubelement (8) zur Abstützung auf den Pratzen (11) oder Gabeln des Fahrzeugs (10) ist in einem der Transportlastachse gegenüberliegenden zweiten Bereich (18) der Aussenseite des Rahmens (2) fest mit letzterem verbunden. Die Pratzen (11) eines Transportfahrzeuges (10) sind so unter den Rahmen (2) der Transportvorrichtung (1) eingefahren, dass die Achsen der Bockrollen (13) mindestens annähernd auf der Achslinie der Rollen oder Räder (5) der Transportlastachse bzw. -achsstummel liegen oder durch die Transportvorrichtung abgestützt sind.

FIG. 2





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 89 81 0119

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.4)
X	GB-A-758223 (H. HUNN) * Seite 2, Zeilen 20 - 122; Figuren 1-8 *	1, 2	B62B3/04 B65H49/38
A		3, 11, 14	
X	DE-A-2716624 (K. BARTELS) * das ganze Dokument *	1, 11, 12	
A		2, 10, 16	
X	DE-A-3426556 (KRAUSS-MAFFEI AG) * das ganze Dokument *	1	
A		2, 3, 11, 12, 14	
X	DE-A-3300912 (H. MEYER) * das ganze Dokument *	1, 11	
A		2, 3, 12, 14	
X	DE-A-1925603 (INTERNATIONAL STANDARD ELECTRIC CORP.) * das ganze Dokument *	1	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.4)
A		11, 12	B62B B66F B65D B65H
A	US-A-4344368 (J. REMINGTON) * Figuren 2, 9, 10 *	1	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 18 AUGUST 1990	Prüfer CZAJKOWSKI A. R.
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 03.82 (P0403)